

Els torrencs i la construcció del ferrocarril¹

Lluís Català Massot

ELS TORRENCS DEL SEGLE XIX I EL NEGOCI DEL FERROCARRIL.

Els anys centrals del segle XIX foren de creixement econòmic després de força temps de patir greus problemes econòmics per diverses guerres. Els burgesos espanyols de la segona meitat del segle XIX es mostraren entusiastes de la construcció del ferrocarril, perquè creien que per una banda ajudaria a la creació d'un mercat unitari i més gran per als seus productes i per a les seves activitats comercials. Però, per altra banda, també veien en la construcció del ferrocarril una oportunitat per especular i enriquir-se ràpidament i amb gran facilitat. Després de la inauguració del primer ferrocarril, el de Barcelona a Mataró, l'any 1848, es va produir un veritable i esbojarrat boom inversor capitalista en el negoci ferroviari que promocionava la construcció de milers de quilòmetres de via i projectes d'inimaginables i moltes vegades fantasioses línies fèrries a tot l'estat.

¹ El dia quinze d'abril del 2015 es compliran els 150 anys del pas del primer tren comercial de la línia Tarragona-Martorell i, per tant, de l'arribada del tren a Torredembarra. Diverses institucions culturals de les viles que formen part del seu trajecte, entre elles el Centre d'Estudis Sinibald de Mas de Torredembarra, treballen en l'organització de la celebració d'aquest aniversari tal com es mereix un fet històric tan significatiu. Aquest article és una petita col·laboració per preparar la celebració d'aquest aniversari.

Els burgesos catalans van finançar principalment la xarxa ferroviària al territori català, mentre que el govern espanyol subvencionava algunes línies radials amb origen a Madrid per donar sortida al cereal castellà cap a Anglaterra a través dels ports del Cantàbric i cap al Mediterrani, al port de Cartagena.²

Molts ciutadans sol·licitaven concessions de línies. La seva intenció sovint era especular amb les concessions obtingudes del govern central, les quals molts cops aquest atorgava massa generosament i amb criteris poc objectius. Un cop obtinguda la concessió, intentaven vendre-la o traspassar-la a canvi d'una "prima" o comissió el més elevada possible.

Els torrencs no en van restar al marge d'aquesta moguda econòmica.³ Alguns hi van participar activament amb el seus diners i amb la seva iniciativa personal. Gairebé tots ells, com veurem, formaven part d'una mateixa generació, la dels nascuts cap al 1800, que van arribar als anys centrals del segle XIX en plena maduresa i van deixar la seva empremta en la història torrenca i, en alguns casos, en la catalana i l'espanyola.

El cas més remarcable, però, i a la vegada exemple de com funcionaven les concessions de línies de ferrocarril aleshores a Espanya, fou el de Manuel Gatell i Roig⁴. Fou elegit diputat a les Corts de Madrid per la província de Tarragona a finals del 1854⁵ i, fent valer el seu càrrec, va ser el cap del

² Pascual Domènech, Pere (1999): *Los Caminos de la Era Industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria Catalana (1843-1898)*. Universitat de Barcelona. Monografia de Història Industrial, número 1. Pàgina 461.

³ Al 1860, Torredembarra tenia 1.914 habitants i es recuperava demogràficament de la baixada patida a causa de les guerres, que l'havien fet perdre uns dos-cents habitants entre l'any 1800 i el 1850. El creixement demogràfic no va parar fins el 1887, quan la vila va assolir la seva població màxima de tot el segle XIX i fins la meitat del segle XX, 2.761 habitants.

⁴ Fou un cas excepcional per la seva joventut. Va néixer a Torredembarra el 2 de desembre de 1815. Era fill de Manuel Gatell i Morgades i de Paula Roig. Seguint la tradició familiar, va estudiar dret. Vivia a la casa familiar del carrer Ample, al número 1, una de les cases més importants de la vila aleshores. El seu germà Esteve fou farmacèutic i exercí durant uns anys a València.

⁵ En les eleccions generals del 1854 va obtenir 2.410 vots, sent el nombre total de votants a tota la província de 8.850. Manuel Gatell i Roig fou el segon torrenc en ser diputat a les Corts espanyoles al segle XIX. Uns anys abans ho havia estat un indià, Jaume Badia i Padrines, i anys més tard ho fou també el torrenc i indià Joan Güell i Ferrer, tot i que aquest no va mantenir gairebé cap vinculació amb la seva vila nadiua un cop va tornar de Cuba. Pel que sabem, el Manuel Gatell no va sobresortir en la seva tasca parlamentària i política, ja que va morir molt jove el 14 de novembre de l'any 1858, quan estava a punt de complir els quaranta-tres anys.

grup de tres socis que van obtenir el 1856 la concessió per construir la línia de ferrocarril d'Aranjuez a Conca i a Henarejos (Conca). Juan Guillaume, natural de Maó i veí de Barcelona, i Manuel Rodríguez Monje, natural de Colmenar Viejo i veí de Madrid, eren els seus socis en aquesta iniciativa. Al 1856 ja tenien fets els estudis que havien estat autoritzats per la Reial Ordre del 21 de juliol del 1855⁶. El primer tram fins a Conca l'havien de construir en el termini de tres anys, mentre que disposaven de cinc anys per executar el segon tram, de Conca fins a Henarejos.

El pressupost del projecte de construcció pujava als 119.959.569 rals. Havien d'avançar l'1 % de fiança, o sigui, 1.199.596 rals, i 20.000 rals més per a despeses de l'estudi o revisió del projecte fet per Carlos Ross, un enginyer anglès nomenat pel ministeri, al que havien comprat el projecte. Però els va ser impossible trobar el finançament necessari per dur a terme aquest ambiciós projecte ferroviari. Per això el 24 de setembre del 1856 el soci Manuel Rodríguez Monje demanà una pròrroga de dos mesos més, perquè *“Manuel Gatell se halla en Cataluña gravemente enfermo y Don Juan Guillaume ausente en París, razón por lo que no es posible hacer los dos indicados Depositos en el plazo fijado ...”*.

El 19 de novembre de 1856 sol·licitava encara una altra pròrroga al·legant per una banda que Manuel Gatell buscava el suport de capitalistes a Barcelona i l'altre soci, Guillaume, ho feia a París. Per altra banda, afegia ambicions que també volien allargar el tren fins a Henarejos per tal de poder portar carbó a Madrid per als ferrocarrils i fins i tot construir-hi uns Alts Forns per *“fabricar las barras carriles necesarias para los caminos de hierro que se proyectan en España con lo que se ahorrarian los muchos millones que habran de salir de la Nación para el extranjero, pero para empresa tan colosal se necesitan muchos capitales que les han sido ofrecidos, pero que exigen tiempo y combinaciones complicadas por lo que suplica se digne ampliar la prorroga concedida por cinco o seis meses mas...”*

El soci madrileny tornà a demanar una altra pròrroga altres vegades.

⁶ La línia d'Aranjuez a Henarejos per Conca fou autoritzada de forma definitiva per la llei del 11-7-1856. A Henarejos hi havia mines de carbó de pedra, mineral necessari per al funcionament de les màquines de vapor. La concessió era per noranta nou anys. En la mateixa llei els concediren, com era habitual, també el dret d'importació del material ferroviari adient. AGA: (04) 102.000 24/18524: *Obras Públicas. Expedientes de ferrocarriles* i AGA: (04) 102.000. lib.03329. *Expediente de concesión del ferrocarril de Aranjuez a Cuenca y Henarejos. Tomo 1º*.

86-5-357. L. 1856

A. B.



Excmo Sr. Ministro de Fomento

D. Manuel Gatell y Roche, Dipu-
tado a Cortes y uno de los concesiona-
rios del camino de hierro de Aranjuez
pasando por Cuencas a las minas de
Carbon de Henarejos, en fuerza de lo
dispuesto en la Ley aprobada en Cor-
tes en 27 de Junio pp^{ta}, tiene el honor
de presentar a V.E. los planos y memo-
ria del primer tramo de la mencionada via
ferrea desde Aranjuez hasta Cuencas
para los efectos prevenidos en la referida
Ley de Cortes. Dios guarde a V.E. mu-
chos años. Madrid 4 de Julio de 1856

Excmo Sr.

Manuel Gatell y Roche

1. Escrit de Manuel Gatell i Roig de presentació del projecte del FC d' Aranjuez a Conca i Henarejos. 1856.

7

7 AGA: Ministeri de Foment. Fons dels Ferrocarrils: (4) 102. 24/18524. Observeu que en aquest document es va castellanitzar el seu segon cognom Roig en Roche.

Otro Poder... Notuno Ciento Cincuenta y dos Don Juan la
 Villa de Comedienbanas Provincia de Tar
 ragona, a los veinte y tres dias del mes de
 Setiembre del año mil ochocientos Cincuenta
 y siete: ante mi el suscito Escribano y
 Testigos, presento Don Manuel Gatell y
 Páez de esta naturalra y vecindad y tipo:
 Que otorga todo en poder tan angelo y tanto

el como menester sea, a Don Juan de Toda
 vecino dela Ciudad del Barcelona, para
 que en su nombre y representacion pueda con
 tratar y obligarse con cualesquier personas y
 Sociedades que fueren convenientes, acerca la par
 te que representa en la Concesion, que precede

2. Poder de Manuel Gatell a Joan de Toda per
 vendre la seva part de la concessió en la línia del
 FC d'Aranjuez a Conca i a Henarejos. 1857.⁸

L'any 1857 l'enginyer anglès Carlos Ross, cansat d'esperar que els concessionaris li paguessin, sol·licità que se li tornés el seu projecte pel qual li devien 655.600 rals.

El 1857, quan el Manuel Gatell estava greument malalt, van encarregar al barceloní Joan de Toda la recerca de socis capitalistes o la venda de la concessió i del seu projecte per 200.000 rals. Aquest el va vendre el 1858 a una societat encapçalada per Bartolomé de Janés i en la que hi participava també el mateix intermediari Joan de Toda. El 1862 el Ministeri de Foment va reconèixer la concessió a Bartolomé de Janés. Però l'any 1868 trobem que el president d'aquesta companyia era el Marquès de Remisa. La línia fins Conca es va acabar de construir finalment el dia 5 de setembre del 1883.

⁸ Manuel Gatell va morir pocs mesos després, el 14 de novembre de 1858. AGA: Ministeri de Foment. Fons dels Ferrocarrils: (4) 102. 24/18524.

Altres torrencs també van intervenir en la construcció de ferrocarrils. En destaquen pel seu paper Jaume Badia i Padrines i Esteve Gatell i Roig. Altres hi participaren en menor mesura, com Bernat Saguñolas i Fuster, Francesc Gatell i Moragas, Josep Camps i Olivé, Victorino Fontanilles i els germans Antoni, Pere i Josep Gibert i Cisneros.

Alguns d'aquests eren antics indians enriquits a Amèrica, que en tornar s'establiren a Barcelona i allí participaren també en negocis industrials, comercials o financers. Aquest és el cas, per exemple, d'Esteve Gatell i Roig, de Jaume Badia i Padrines i d'Antoni Gibert i Cisneros.

Esteve Gatell i Roig⁹ va invertir bona part del seu capital en el negoci dels ferrocarrils. Al 1865 va deixar en herència les següents inversions ferroviàries que ens il·lustren sobre la importància de la seva participació en aquest negoci.

138 obligacions del Ferrocarril Valencia-Tarragona, que representaven un valor nominal de 13.110 duros.

32 accions del Ferrocarril Tarragona, Martorell, Barcelona; que representaven 3.200 duros.

30 obligacions del Ferrocarril de Barcelona a Saragossa de 3.000 duros.

100 obligacions de l'Estat per pagar les subvencions a les empreses de ferrocarrils, per valor de 10.000 duros.

200 obligacions del Ferrocarril del Port del Grao de València a Almansa, enllaç amb el ferrocarril de Madrid a Alacant, 19.000 duros.

59 obligacions del Ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona, representant 5.605 duros.

73 obligacions de Ferrocarril de l'Eixample de Barcelona garantides per la Sociedad Catalana General de Crédito, en hipoteca de 6.000 duros prestats a dita societat pel termini de 4 mesos.

⁹ Tot i tenir els mateixos cognoms no era germà ni cosí del Manuel Gatell i Roig. Esteve Gatell i Roig fou pilot i comerciant. Havia nascut a Torredembarra el 8 de juliol de l'any 1797. Era fill d'Esteve Gatell i Huguet, també pilot, i de Rosalia Roig i Mata, hereva aquesta de dues famílies torrenques de gran tradició comercial. Es va casar amb Antònia Padrines i Roig. Va anar a Amèrica. Va tenir, com a mínim, tres fills: Esteve, l'únic dels seus fills nascut a Torredembarra, el 1843. Els altres nasqueren a Barcelona on ja havia traslladat el seu domicili: Carolina i Josep. El 1865 el senador torrenc i també indià Joan Güell i Ferrer era tutor del menor i curador dels altres dos junt amb el germà de la mare, Joaquim Padrines i Roig. Residia habitualment a Barcelona a partir del 1846, com a mínim, quan era el comptable de la fàbrica tèxtil de Sants el *Vapor Vell*, propietat del Joan Güell i altres.

Va morir el 16 de juliol de 1865 a Barcelona, a la seva casa del carrer del Parc número 3. Sempre va relacionar-se amb gent de Torredembarra. Era veí de Jaume Badia i Padrines i la seva casa barcelonina l'havia construït un paleta torrenc, l'Esteve Huguet, l'any 1858. Abans havia viscut en un pis del carrer Unió de Barcelona. La seva casa de Torredembarra, en la que hi passava temporades, era al número 34 del carrer Nou.

Les seves inversions en les empreses ferroviàries sumaven en total 59.915 duros, o 299.575 pessetes, el que representava gairebé un 20 % del valor de tots els seus béns deixats en herència.

A Barcelona es va relacionar estretament tant per negocis com per relacions personals d'amistat amb altres dos torrencs il·lustres, Joan Güell i Ferrer i Jaume Badia i Padrines.

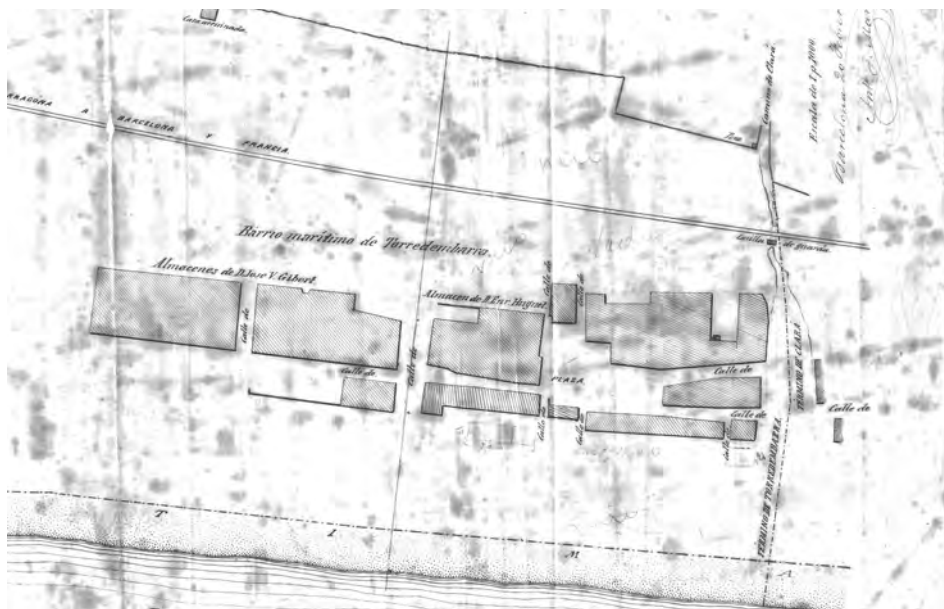
Jaume Badia i Padrines, un altre dels indians torrencs més destacats, va ser fundador del Banc de Barcelona i va presidir el 13 de març del 1856 la reunió en la qual es va decidir crear la Societat Anònima, que va comprar a Magí Grau i Figueras la concessió del ferrocarril de Barcelona a Tarragona per Vilanova.

En una reunió d'aquesta societat a la Llotja de Barcelona, pocs dies després de la de la Fundació i presidida accidentalment pel mateix Jaume Badia i Padrines, el 26 d'abril del 1856, hi van participar també els torrencs Esteve Gatell i Roig i Joaquim Casas, un altre indià torrenc. Acordaren crear una comissió amb els següents objectius: demanar a Madrid que la seva línia, que anava de Barcelona a Tarragona per Vilanova, fos exclusiva, o sigui que no es construís el ferrocarril per Vilafranca; obtenir una subvenció del govern central, per tal de poder ampliar el nombre de persones interessades en portar a terme la construcció de l'esmentat ferrocarril; fer gestions amb companyies de crèdit per tal d'obtenir finançament; escoltar ofertes de compra de la concessió; tractar amb constructores interessades en la construcció del ferrocarril. Ni el Jaume Badia, que actuava de president accidental, ni l'Esteve Gatell formaren part, però, d'aquesta comissió.

Antoni Gibert i Cisneros¹¹ va fer fortuna a Amèrica i, un cop repatriat, es va establir a Barcelona. Des de la seva casa al carrer de la Porta Ferrissa es va dedicar al comerç amb Cuba. Va fer construir uns grans magatzems al Barri Marítim de Torredembarra (els magatzems que anys més tard, el 1922, va ocupar en bona part l'empresa SACE) per preparar allí els enviaments de vins i aiguardents que es produïen a la comarca.

¹⁰ Va néixer a Torredembarra el 1796 i va morir a Barcelona el 1863. Podeu trobar força informació sobre Jaume Badia i Padrines a Yolanda Blasco (2009): *Epistolari de Jaume Badia. El pensament bancari en el segle XIX*. Arxiu municipal de Torredembarra. Col·lecció Investiga. Número1. Torredembarra, 2009

¹¹ Antoni Gibert i Cisneros (1799-1874), fill de l'apotecari torrenc Antoni Gibert i Roig i de la vilanovina Maria Teresa Cisneros i Hivern.



3. Plànol del 1884 on es pot veure el gran magatzem de la casa Gibert a Baix a Mar.¹²

Estava, doncs, força interessat en la construcció del ferrocarril, que podria portar els seus productes fins el port de Barcelona. Va comprar diverses finques i cases a Torredembarra, una de les quals fou, l'any 1854, la casa de la cantonada entre el carrer Nou i el carrer Gibert. El seu fill Josep Victori Gibert i Novell va continuar el negoci amb poca fortuna perquè va fer fallida l'any 1884.

Per altra banda, com veurem més endavant, altres indians torrencs, que també participaren en el negoci dels ferrocarrils com Bernat Saguñolas i Fuster¹³ o Josep Camps i Olivé, en lloc d'establir-se a Barcelona, tornaren a Torredembarra on es dedicaren a diverses activitats econòmiques en el camp de l'agricultura, el comerç i el préstec de diners, i des d'aquí participaren també en activitats industrials i ferroviàries a altres parts de Catalunya.

¹² COAC de Tarragona. Fons Pujol Barberà.

¹³ Nascut a Clarà el 4-9-1792, era fill del boter i comerciant Josep Saguñolas Bertran i de Teresa Fuster Baldrich, de Clarà. El 1810, als 18 anys, va marxar a Cuba on ja hi vivia un oncle seu. El dia 10-10-1843, quan ja tenia 51 anys i ja havia tornat d'Amèrica i figurava com hisendat, es va casar amb Josepa Oliver Guardiola. Fou testimoni del seu casament el pilot i indià Esteve Gatell i Roig. Van tenir tres filles: Josepa (23-8-1844), Josepa (3-5-1846) i Caterina (11-11-1847). La seva dona va morir als deu anys de casats, el 16-4-1853, als 38 anys. El 1857, ja vidu, vivia al carrer Ample 42. Va morir a Torredembarra el 23-5-1875, als 77 anys.

Alguns torrencs de classe benestant també hi participaren com en Joan Gibert Cisneros, apotecari, el notari Victorino Fontanilles o Francesc Gatell i Moragas,¹⁴ que va heretar una gran fortuna i tenia un germà indià a l'Havana. Mantenia negocis amb Amèrica, però residia en canvi a la ciutat de Tarragona.

Alguns d'aquests van formar part també de la junta del *Crédito Moviliario Barcelonés*, una societat creada el 1855 per recaptar diners per tal de fer inversions, la principal de les quals era la construcció de ferrocarrils. La Junta de govern de la societat el 1857 estava formada aleshores per: Josep Serra, president, (natural de Manresa); els directors: Joan Coll Montells, Ignasi Carsi (de Vilanova), Lluís Castells (de Sant Boi); i els vocals: Marquès de Casa Fontanellas, Joan Miret, Ignasi Servet, Pere A. Borràs i els naturals de Torredembarra: Jaume Badia, Esteve Gatell i Roig, Francesc Gatell i Moragas i els germans Antoni, Pere i Josep Gibert i Cisneros. També hi participava Josep Clot d'Altafulla.

ELS TORRENCS I LA LLUITA PER LA CONCESSIÓ DE LA LÍNIA ENTRE BARCELONA I TARRAGONA.

La majoria dels vilatans mai va posar en dubte la utilitat del ferrocarril per a la població tot i que els mariners, força nombrosos aleshores, n'haurien de sortir perjudicats ja que el transport de mercaderies, principalment el del vi, aiguardent, fustes i cereals, passaria a fer-se per ferrocarril, abandonant el camí per mar, com s'havia fet tradicionalment des de feia segles. Cosa semblant es podria dir dels traguiners que veuriem disminuir la seva activitat, tot i que en menor mesura que els mariners. Ben al contrari, doncs, els torrencs es bolcaren en facilitar l'arribada del ferrocarril a la seva vila.

Es van trigar més de deu anys, però, a dur a terme la primera concessió atorgada el 1852 de la línia de Tarragona a Barcelona i, per tant, per aconseguir el pas del ferrocarril per Torredembarra.

¹⁴ Era fill del comerciant torrenc Magí Gatell i Porta i de Rosa Moragas, de Valls, filla aquesta d'una de les famílies de comerciants més importants de les comarques tarragonines amb una activitat comercial molt destacada amb les colònies americanes. Va néixer el dia 1 de març del 1808. El seu tiet Fidel Moragas li va pagar els seus estudis als escolapis de Mataró. I va rebre una herència considerable del seu pare. El seu pare havia compartit la seva activitat comercial amb els Moragas de Valls. Fidel Gatell Moragas, germà del Francesc, va anar el 1834 a Puerto Rico i Francesc li va haver de pagar 4.000 lliures en concepte d'herència familiar. El Francesc es va establir a Tarragona tot i que tenia en propietat la casa de la família al carrer Ample número 44.

A l'hora de començar l'obra es va suscitar un llarg conflicte d'interessos entre dues empreses concessionàries: la de la línia per Vilafranca per una banda i la de la línia de la costa per Vilanova per l'altra.

El conflicte es va iniciar quan el 1851 Magí Grau i Figueras, advocat barceloní, amb el suport d'importants burgesos vilanovins, va demanar al govern espanyol la concessió de la línia de Barcelona a Tarragona per la costa. Va obtenir la concessió provisional el maig de 1852 i pocs mesos després el novembre de 1852,¹⁵ Jaume Ceriola i Castellà,¹⁶ va obtenir la concessió provisional de la línia de Martorell a Reus per Valls.¹⁷ Aquesta concessió tenia el suport dels accionistes de la companyia del ferrocarril Barcelona-Martorell, ja aprovat uns anys abans.

Els tècnics del Ministeri de Foment en el seu informe preceptiu dirigit al seu ministre opinaven que si es concedia aquesta segona llicència perjudicaria la línia de Barcelona a Tarragona per la costa, per Vilanova, que ja havia verificat el preceptiu dipòsit o fiança de 200.000 rals el 17 de juny de 1852, i demanat permís per fer els plànols:

“Estas dos líneas son casi paralelas y se tendrá para proceder a la admisión de estos planos que examinar:

1º Cual de las dos será más ventajosa ya bajo el punto de vista militar, ya bajo el comercial y beneficioso al país que recorre.

2º Bajo que condiciones podrá accederse a estas dos peticiones y que ventajas podran concederse a una y a otra. También deberá tenerse presente si será justo el impedir la prolongación del de Martorell cuya concesión definitiva se ha acordado en 14 del actual.

La circunstancia de haber nombrado una comisión para que proponga las lineas que deben construirse en la parte de Cataluña, conducen al negociado a proponer a

¹⁵ Segons la R.O. del 13-11-1852.

¹⁶ Un comerciant influent nascut a Agramunt i establert a Madrid. Era també un important accionista de la companyia del Centre, empresa del ferrocarril que en un principi volia anar de Barcelona a Martorell i després continuar, per Igualada i Lleida, cap a Saragossa i Madrid. Tot i que aviat aquesta Companyia va haver de canviar el seu projecte que es va dirigir des de Martorell cap a Reus, ja que una altra companyia s'havia avançat al seu projecte d'arribar a Lleida i Madrid construint una línia ferroviària des de Barcelona a Lleida i Madrid passant per Manresa.

¹⁷ Si hagués triomfat la seva proposta, es deixava sense ferrocarril a Torredembarra. La línia proposada per Ceriola volia continuar el ferrocarril que anava de Barcelona a Martorell, que ja es trobava en fase de concessió definitiva.

VE se sirva mandar pasen esos dos expedientes de Ceriola y Grau a dicha comisión para que teniendolas presentes en su informe manifiesten cuanto se le ofrezca y en su vista poder proponer a S.M. lo mas conveniente.

Madrid, 14 de setiembre de 1952.

Signat: Ybarrola. Conforme: Hezeta¹⁸

Magí Grau va parar la preparació del projecte de les obres i va recórrer judicialment contra la concessió feta a Ceriola, perquè considerava que la línia de ferrocarril per Vilafranca perjudicava efectivament els interessos comercials de la seva concessió. No li van fer cas, tal com quedà palès en la resposta del 6 del juny 1855, i va interposar un recurs de revisió davant del *Consejo Real*. El conflicte es va eternitzar. Durant cinc anys no es va fer cap passa per construir ni la línia de la costa ni la de l'interior.

En la lluita d'interessos entre aquestes concessions hi van intervenir a partir de 1857 dues societats catalanes de crèdit, acabades de fundar, que confiaven en treure un bon profit econòmic de la seva inversió en la construcció del ferrocarril. Una era el ja citat Crèdit Mobiliari Barcelonès, que des del principi va donar suport a la línia de la costa i comptava amb el recolzament d'inversors torrencs, i l'altra, la Societat Catalana de Crèdit, que es va decantar per la de l'interior.

L'any 1857 la polèmica va arribar al punt àlgid. Es van iniciar campanyes de premsa a diaris catalans i madrilenys pagades pels interessats a favor de la respectiva línia. Es van fer públics escrits dels veïns de diverses viles i d'alguns ajuntaments a favor o en contra de la línia per la costa o per Vilafranca. A Torredembarra tant veïns com ajuntament es van manifestar a favor del ferrocarril per la costa.²⁰

Aquell mateix any de 1857 el Crèdit Mobiliari Barcelonès va comprar als respectius concessionaris les dues llicències.²¹ Semblava, doncs, que la guerra ferroviària s'havia acabat, però aleshores hi va intervenir amb una reclamació legal la societat propietària de la línia de Barcelona a Martorell que, lògicament, temia que el nou concessionari, partidari de la línia de la costa, abandonés la seva idea de continuar la línia de Martorell cap a Vilafranca, Valls i Reus.

¹⁸ AGA: Min. de Foment: Exp. de concessió del ferrocarril de Martorell a Reus (1852): (4) 31 25/02436.

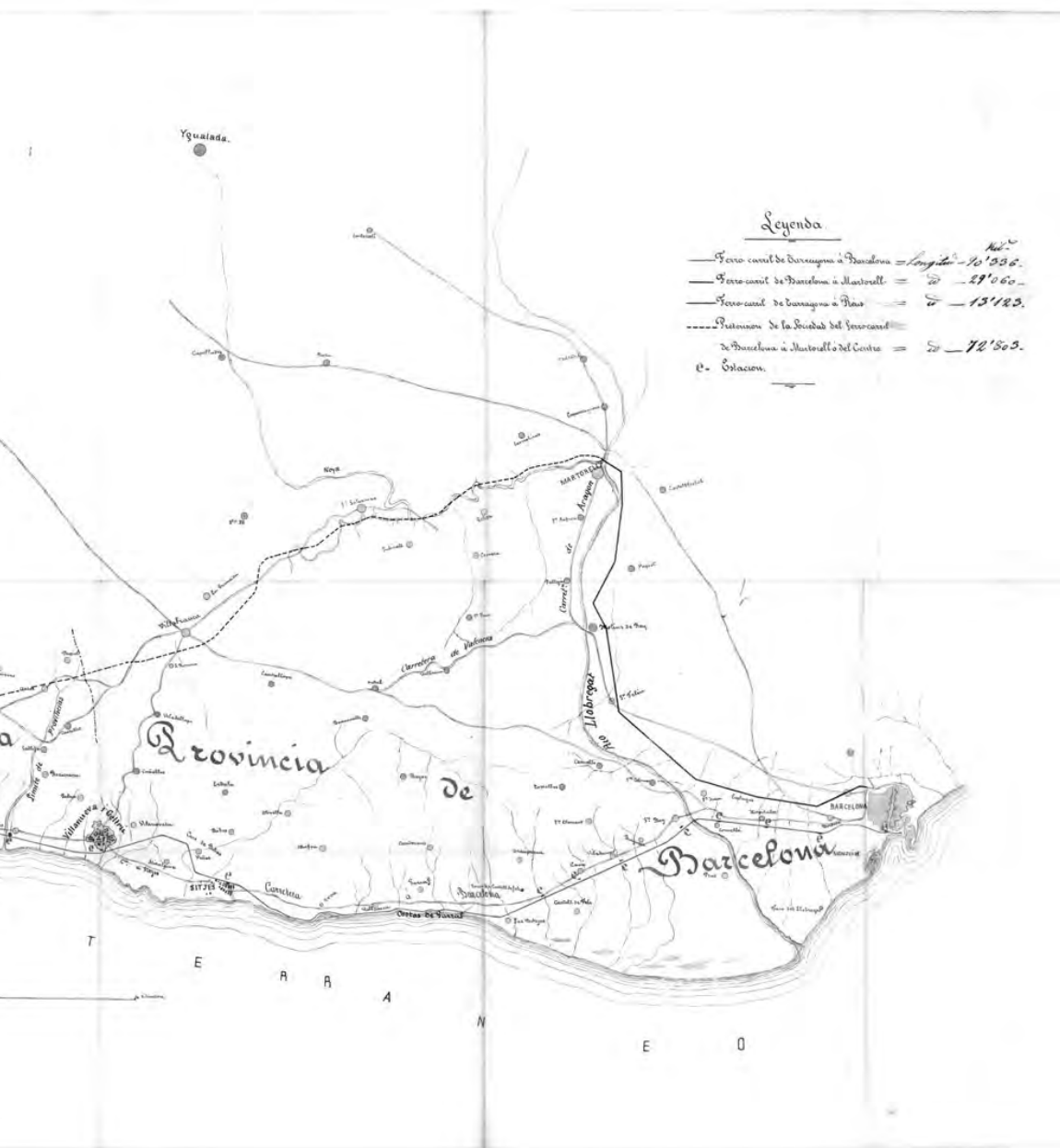
²⁰ AGA: Ministeri de Foment: Expedient del F.C. Barcelona-Tarragona: (4) 30 25/1963.

²¹ Per la de la costa va pagar 198.000 duros a Magí Grau. A AGA: Min. de Foment: Exp. de la línia MZA: (4) 102. 25/1963.

Plano descriptivo de los
ferro-carriles ejecutados y en
proyecto que enlazan entre sí
á las poblaciones de Barcelona Martorell
Tarragona y Reus.



4. Plànol comparatiu de les línies de ferrocarril de Tarragona a Barcelona per Vilafranca i per Vilanova. 1861.¹⁹



¹⁹ AGA: Ministeri de Foment: Expedient del F.C. Barcelona-Tarragona: Ministeri de Foment. Fons de Ferrocarrils. (4) 4 25/13713.

Datos Estadísticos Oficiales.

Ferrocarril de Tarragona á Barcelona. Longitud 90 336 metros.

Poblaciones con estacion	Cedulas	Almas	Reg. ^{ta} imp. ^a	Contribucion.		Observaciones.
				Territorial	Comercial	
Tarragona	3.705	18.026	2000.000	244.510	284.150	Villanueva tiene 6 fabricas
Tamarit	70	401	222.000	27.697	425	cuyas maquinas de vapor con.
Altafulla	240	1.050	160.000	19.857	4.508	ponen la fuerza de 450 cabal.
Tortosedemuria	419	1.894	238.000	29.470	7.457	llos, con 1000 telares y 51,700 pum.
Creixell	153	808	140.000	17.418	3.126	Despues de Barcelona es la po
Vendrell	1.114	5.116	716.000	89.343	52.124	stacion de Cataluña que mas
Culafell	190	883	228.000	28.402	7.014	carbon consume. Su Aduana.
Cunit	50	231	125.000	15.657	233	por sus entradas es la 28 de
Cubellas	184	857	202.500	28.160	1.091	las 136 del Reyno, tiene cinco
Villanueva y Geltru	2.404	11.395	1.553.200	210.437	155.573	Vicoconputes y esta alumbr.
S. Pedro de Rivas	434	2.310	590.000	72.660	2.377	da por gas.
Sitges	797	3.679	372.600	50.320	16.791	si dejaba de construirse el ca
Castelldefels	87	385	100.000	13.520	594	mino de la costa, Villanueva
Gava	262	1.292	320.000	43.210	15.86	que para ponerse en contacto
Viladecans	236	1.088	231.400	31.250	3.216	con los dos extremos de la
S. Baudilio de Llobregat	584	2.755	591.200	72.830	7.493	linea ha de recorrer 45 ki.
Cornellá	284	1.500	400.000	54.030	16.216	10 metros para ir á Barcelona
Hospitalet	559	2.078	1.012.100	107.590	11.757	por Vilafranca y Martorell
Bordeta y Sans	1.394	6.739	728.800	98.400	72.498	tenencia que recorrer 69 y 59
Barcelona y su Falda	42.429	182.787	35.500.000	4.792.000	5.435.440	para ir á Tarragona.
Totales	55.595	247.274	45.149.800	6.090.761	6.084.872	

5. Detall del plànol comparatiu de les línies de ferrocarril de Tarragona a Barcelona per Vilafranca i per Vilanova. 1861.

A

A

M

Si se construyese un camino de Martorell á Tarragona solamente se enluzarian las poblaciones siguientes, pues las que median desde Vendrell inclusive á Tarragona, estan servidas por la concesion Grau. Debiendo notarse que en cambio quedarian sin camino propio las diez situadas entre Vendrell y Cornellá.

S. Salvador de Noya	454	2.593	320.000	49.210	11.451	Estas cinco poblaciones reunidas no tienen el nº de cédulas, ni pagan la contribucion territorial, ni comercial que Villafranca, y las cuatro ultimas se encuentran á $\frac{1}{2}$ legua $\frac{3}{4}$ de $1\frac{1}{2}$ de y $2\frac{1}{2}$ de la linea de Barcelona á Tarragona.
Villafranca del Panades	1276	6.284	910.000	125.820	49.636	
Monyu	171	914	142.400	19.240	560	
Velluy	168	853	147.000	18.340	594	
Arbes, Llacuna y Bapiol	324	1.397	290.000	34.568	6.570	
Totales	2.393	12.043	1.815.400	241.178	68.811	

El Consell Reial paralitzà les obres i el 9 de desembre de 1857 remeté un informe a les Corts, que havien de decidir quina línia s'havia de construir. La qüestió va acabar, doncs, al Congrés dels Diputats, el qual per mitjà d'una llei va autoritzar el Govern a tornar a obrir un concurs entre Grau i Ceriola per presentar projectes per la línia de Barcelona a Tarragona, o continuant la del ferrocarril de Barcelona a Martorell fins a Tarragona per Vilafranca, obviant aleshores la idea inicial de Ceriola d'anar fins a Reus passant per Valls, o construint la del ferrocarril de la costa, per Vilanova.

El 19 de novembre de 1859 es publicà al BOE la Llei aprovada per les Corts que deia:

Art. 1º: Se autoriza al Gobierno de S.M. para otorgar a Don Magín de Grau y Figueras y a D. Jaime Ceriola la concesión de un ferrocarril de Tarragona a Barcelona directamente, o empalmando en el de Martorell donde el Gobierno crea más conveniente.

Art. 2º: A consecuencia de esta concesión caducaran las hechas anteriormente a favor de Grau y Ceriola, pero podran estos utilizar sus proyectos en la parte que de cada uno de los trazados de Tarragona a Barcelona y de Reus a Martorell comprenda la nueva linea”.

Ceriola va renunciar al seu dret. Va dir que ni demanava de nou la concessió ni volia fer cap estudi nou, ni sol ni associat amb Magí Grau. Que havia traspassat la concessió al Crèdit Moviliari Barcelonès i que intentava que aquesta empresa complís el contracte de traspàs pactat. La Direcció d'Obres Públiques el gener de 1860 va ordenar que es traslladés la resposta de Ceriola al governador de Barcelona per tal que la comunicqués a Grau i Figueras i a les empreses a les que pogués interessar la seva resposta, advertint-los que el govern espanyol encara no havia aprovat cap transferència de les concessions dels trens de Tarragona a Barcelona. I que per tant no eren vàlides les compres de les concessions fetes fins aleshores, fent al·lusió evident al Crèdit Mobiliari Barcelonès, que havia comprat les dues concessions.

El 27 de febrer de 1860 l'empresa del ferrocarril de Barcelona a Martorell envià al governador una instància sol·licitant la concessió per construir i explotar la línia de Martorell a Tarragona, passant per Vilafranca i Torredembarra, o que, en cas contrari, es concedís a la persona o empresa que garantís la seva construcció més immediata. L'empresa fins i tot estava disposada a concedir a l'empresa o persona guanyadora de la

concessió una subvenció de 120.000 rals o 6.000 duros per Km. L'empresa del ferrocarril de Barcelona a Martorell, que ja circulava des de l'any 1854, aprofitava l'ocasió per acusar d'especuladors a Ceriola i Grau i d'haver venut els seus drets al Crèdit Mobiliari Barcelonès *“por precios fabulosos (...) demuestran que ni Grau ni Ceriola tubieron jamás propósito de llevar a cabo trazados, a pesar de que el país en masa está clamando de continuar la unión de Barcelona con Tarragona”*. També acusava al Crèdit d'especular amb la compra de les concessions: *“Que el Crédito no tubo por suficientes los sacrificios de la Compañía exponente; y como para reembolsarse el exagerado precio en que compró las concesiones (seis millones de reales) y sus intereses, no tiene otro recurso que presentar un proyecto de coste extraordinario, solicitará por medio de D. Magín de Grau el camino directo por la costa que da ocasión a un elevado presupuesto.”*²²

La Companyia de Barcelona a Martorell demanava una nova llei de les Corts sobre aquest cas perquè Ceriola ja havia renunciat a dur a terme el projecte. Aquesta Companyia sol·licitava, ara, que es construís la línia directa de Martorell a Tarragona i no la de Reus ni la de la costa. També deia que així salvarien la seva companyia que havia invertit ja 36 milions de rals de capital en el que estaven interessats 600 accionistes i que havien construït un *“ferrocarril de doble via y un túnel monumental”* entre Barcelona i Martorell. La Companyia també aportava de manera desinteressada els plànols de tot el trajecte i es comprometia a donar-los a qui guanyés la subhasta.

El 2 de març de 1860 Grau envià un informe en el que feia una comparació dels dos trajectes i en el que es mostrava favorable al seu per la costa. Sol·licitava per tant que se li concedís el traçat per la costa. Seguia doncs viu l'enfrontament entre els projectes de Vilafranca i de Vilanova. Darrera d'aquest últim hi havia la societat Crèdit Mobiliari Barcelonès, que tenia el suport d'alguns significats torrencs.

El 16 d'abril el Negociat d'Obres Públiques del Ministeri de Foment proposà:

- *Que s'enviés còpies dels dos projectes als governadors de Tarragona i Barcelona i que per decidir la seva major utilitat pública es consultés a les Diputacions, Ajuntaments i Junes del Comerç i a les demás corporacions, empreses i particulars que creguessin oportú.*

²² Ibídem

- Que es passessin també als ministeris de Marina i Guerra.*
- Que es passessin també a l'enginyer en cap de la Divisió de Barcelona i que en fes un dictamen comparatiu.*

El 7 de juliol el governador de Tarragona envià la informació següent:

- Eren favorables al trajecte de la costa: la Junta d'Agricultura, Indústria i Comerç, la Diputació Provincial, el Consell Provincial, la Sociedad Económica de Amigos del País i 14 ajuntaments, entre ells Torredembarra.*
- Eren favorables al trajecte per Vilafranca: el vot particular de tres vocals de la Junta d'Agricultura, Indústria i Comerç i 18 ajuntaments.*
- L'Ajuntament de Tarragona votava a favor de la línia de l'interior igual que Roda, Salomó, Pallaresos o Bonastre. L'Ajuntament de Tarragona acusava la Diputació provincial de Tarragona d'haver canviat el seu vot respecte al de 9 de desembre de 1857. Deien també que ja estava construïda la via fins a Martorell i que, per tant, resultaria més econòmic fer la continuació fins a Tarragona que no pas passar pel litoral.*

Van fer escrits a favor del ferrocarril de la costa els ajuntaments de Torredembarra, Vila-seca, Tamarit, Altafulla, Cubelles i també la Pobla, La Riera, La Nou i el Catllar.

El 13 de juliol de 1860 el ministre de la Guerra afirmava en un informe preceptiu que qualsevol dels dos trajectes era bo per al seu ministeri, tot i que mostrava alguns aspectes més favorables al de l'interior.

El 2 de desembre Ceriola feia constar que cedia tots els seus drets a Grau. El dia següent, Grau acceptava la cessió dels drets de Ceriola i comunicava de manera sorprenent que els cedia en unió dels seus a la Companyia del ferrocarril de Barcelona a Martorell. Demanava que se li tornés el dipòsit o fiança que havia fet feia pocs mesos.

El dia 11, la Societat del Ferrocarril de Barcelona a Martorell sol·licità formalment la concessió del ferrocarril per Vilafranca a Tarragona. I presentà el projecte, el pressupost del ferrocarril i certificació del dipòsit de l'1 % del pressupost (720.000 rals). Afirmava que en la seva línia només calia construir 73 km amb un pressupost de 70.751.839 rals i abonava la seva candidatura amb aquestes paraules "*siendo de suma importancia no invertir más capitales de los absolutamente precisos en una plaza como Barcelona donde la crisis causada por grandes contrucciones son harto recientes y dolorosas*".

El dia 13 de desembre de 1860 s'ordenà pel Ministeri de Foment a l'enginyer en cap de la Divisió de Barcelona que fes un informe final sobre la comparació dels dos trajectes, que el 2 de gener de 1861 l'enginyer envià a la Direcció General d'Obres Públiques i el dia 10 es passà a la *Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos*.

El 3 de febrer de 1861 es va produir un altre intent dels defensors de la línia per la costa: Joan Samà Martí i Pau Soler, de Vilanova, sol·licitaren la concessió de Barcelona a Tarragona per la costa. Havien dipositat l'1 % del seu cost.

El dia 13 la Junta Consultiva de Camins emeté el seu informe. Presentava un projecte molt detallat: aspectes tècnics, expropiacions, tarifes ... La Junta de Camins deia que ja tenien prou informació i que ja podia decidir amb tot el que hi havia en el seu informe.

El 14 una Reial Odre desestimava la petició de Samà i de Soler de Vilanova adduint que la llei del 9-de novembre del 1859 només autoritzava a Grau i a Ceriola a fer el ferrocarril.

Finalment, el 9 d'abril de 1861 la Junta votà a favor del traçat per Vilafranca per 8 a 7 vots. Molt igualat. Les raons dels vots negatius es basaven en què el traçat de la costa era més curt i estalviava cost de manteniment i de transport: 12,700 km menys de Tarragona a Barcelona per la costa que per l'interior. El que suposava segons els seus comptes un estalvi de 200 rals per tren de viatgers i 500 per cada tren de mercaderies.

Tot i això, el 18 de maig de 1861 el Negociat recomanava al Govern l'aprovació del traçat per Vilafranca.

La Companyia del ferrocarril Barcelona a Martorell havia guanyat la lluita definitivament. Preveia que el 1864 el tren arribaria fins a Tarragona passant per Vilafranca... i Torredembarra.

El 29 de setembre de 1861 es produí encara un últim intent dels vilanovins Samà i Soler, que tornaren a demanar la concessió de la línia per Vilanova, tot i que acceptaven que es construís també la línia de Vilafranca.

El 30 d'octubre de 1861 els membres del Negociat de la Direcció General d'Obres Públiques s'oposaren a la concessió de la línia de la costa tement que perjudicaria a la línia per Martorell ja aprovada i enfonsaria

la seva cotització en borsa, tal com ja havia passat abans: *“Las cesiones y trasposos, las primas y hasta los enredos, que mediaron, dieron a este asunto un carácter especial demasiado grave para que deje de recordarse, llegando hasta el pnto de influir en el mercado de Barcelona, en que los valores de las Sociedades anónimas interesadas en uno u otro trazado fluctuaban entre el alza y la baja de manera desproporcionada”*, resumien els experts d’Obres Públiques per justificar la seva negativa a la construcció de la línia de Vilanova.

Tot i així, pocs anys més tard es construiria la línia de la costa que assoliria poc després més èxit comercial que la línia per Vilafranca.

La línia de la costa fou la que va rebre el suport majoritari dels torrencs, que es van manifestar públicament en aquest sentit en diverses ocasions. Consideraven que, tot i que les dues línies al 1860 ja preveien el seu pas per Torredembarra, la de la costa era més curta i per tant el viatge fins a Barcelona seria més breu i més econòmic. Així ho explicaven l’alcalde Antoni Borrull Gibert i els regidors en un escrit de l’any 1860 dirigit al Ministre de Foment a favor d’aquesta opció. Aleshores la disputa entre les opcions del tren per Vilanova o per Vilafranca ja havia arribat al Congrés dels Diputats i s’estava a l’espera de quina línia, i per tant quina companyia, seria escollida pel Govern espanyol. L’escrit també lamentava els perjudicis causats per la tardança en la construcció del ferrocarril de Tarragona a Barcelona i manifestava el seu suport al projecte del Crèdit Mobiliari Barcelonès, del que alguns significats torrencs n’eren accionistes i van participar activament i econòmicament des de l’any 1856 en aconseguir la concessió per construir la línia.

L’Ajuntament de Torredembarra *“deplora amargamente las interminables cuestiones que lo imposibilitan [l’arribada del ferrocarril a Torredembarra] hace porción de años con grave perjuicio para el país. Los que suscriben son completamente imparciales en esta cuestión porque de todos modos ora empalmando con Martorell o vaya directamente por la marina debe pasar la línea por esta Villa; pero, en el estado en que han llegado las cosas, suspiran para que el Gobierno de S.M. adopte la empresa que ofrezca medios más seguros de ejecución. Los esponentes no reparan en manifestar que el trazado por la marina sería más rápido y económico (...) La empresa de Martorell ha sido siempre la rémora de tan señalado beneficio sin que hasta ahora haya puesto en evidencia los recursos ni el derecho que necesita para alcanzar la realización de sus deseos; mientras que los que presenta actualmente una casa Inglesa, asociada al Crédito*

Moviliario Barcelonés, han facilitado el depósito y presentan responsabilidades para llenar las dos terceras partes del presupuesto del camino de la marina (...) Suplican se sirva declarar, previos los requisitos legales, que se haga el camino de Tarragona a Barcelona por la marina toda vez que esta empresa, si no estamos mal informados, reúne todas las condiciones que exige la ley para la inmedias ejecución”.

Torredembarra, 19 d'abril de 1860. Signaven: l'alcalde Antoni Borrull Gibert; els regidors Josep Camps, Josep Dalmau, Josep Rovira, Josep Arnelich i Eloi Molner i el secretari Francesc Rugé.²³

El suport del consistori torrenc, però, també responia a l'interès particular d'alguns torrencs que, com hem dit, eren accionistes de la societat que promovia la línia per la costa. L'indià i comerciant establert aleshores a Barcelona, Jaume Badia i Padrines, com hem vist, va participar decisivament en la compra de la llicència del ferrocarril per la costa al concessionari Magí Grau Figueras i va presidir, el 17 d'abril de 1856, l'acte fundacional de la Societat Anònima destinada a construir el ferrocarril per Vilanova. També hi va participar un altre indià torrenc resident a la capital catalana, Esteve Gatell Roig, tot i que aquest sense exercir un paper tant decisiu. Ambdós estigueren més tard d'acord en la cessió de la llicència de construcció al Crèdit Mobiliari Barcelonès, del que eren accionistes.

El *Crèdit Mobiliari*²⁴ va adquirir el 1857 de Magí Grau²⁵ la concessió del ferrocarril per la costa²⁶, amb la condició de que en el termini de quatre mesos s'havia de fundar la citada Societat anònima per la construcció i explotació del ferrocarril. El *Crèdit* n'havia d'adquirir 18.000 accions i unes altres 18.000 es destinarien al públic en general. Es van col·locar les accions de seguida i es va fundar la societat anònima que s'havia d'encarregar de la seva construcció per la quantitat de 94.000.000 de rals.

El *Crèdit* va traspasar els drets adquirits a Grau Figueras a aquesta

²³ AGA: Min. de Foment: Expedient del ferrocarril de Tarragona a Martorell: (04) 102.000 25/ 1962.

²⁴ De fet, l'any 1857 diversos torrencs formaven part destacada de la *Sociedad de Crédito Mobiliario Barcelonés*, que va comprar la llicència i es va moure per tal d'impulsar la línia del ferrocarril per la costa. En el mateix any aquesta societat va aconseguir la propietat de les concessions tant de l'interior com de la costa

²⁵ Obtinguda provisionalment per aquest el 20 de gener de 1852 i confirmada el 1853 i el 1854.

²⁶ Notari barceloní Montserrat Corominas, escriptura del 18-1-1857. El Crèdit li pagà 198.000 duros, 133.000 dels quals els hi pagaren en accions de la Societat que s'havia de formar per construir el ferrocarril a Tarragona per la costa.

nova societat, que fou anomenada “*Companyia del Ferrocarril de Tarragona a Barcelona*”.

La seva Junta de Govern estava formada per:

President: Josep Serra, natural de Manresa,

Directors: Joan Coll Montells, natural de Barcelona, Ignasi Carsi, de Vilanova i la Geltrú, Lluís Castells, de Sant Boi de Llobregat.

Vocals: Marqués de Casa Fontanellas, natural de Barcelona, Joan Miret, de Castellterçol, Pere A. Borràs, de Maó, els comerciants **Jaume Badia Padrines**,²⁷ **Esteve i Francesc Gatell Roig**, els germans **Antoni, Pere i Josep Gibert Cisneros de Torredembarra**, Serafi González de Faria, de Vila-real, Ramon Uriarte, del Ferrol, Mariano Vidal i Merli de Cardona, Josep Clot, d'Altafulla, en representació de la Raó Social “Clot Hermanos”, Sr Barbier Bergeron, de Limoges (França), Josep de Jesus Puig, Gaietà Roig Carreras i Joan Biada, naturals de l'Havana

Finalment, el seu capital social fou de 108 milions de rals dividit en 54.000 accions de 2.000 rals cada una. 94 milions del capital es destinarien a la construcció i compra del material necessari del ferrocarril. I els 14 milions restants a pagar els interessos durant la construcció, a raó del 6 % anual de les quantitats desemborsades. El capital es disminuiria a proporció de la quantitat de la subvenció que confiaven rebre del govern.

En la propietat de les accions de la Companyia també hi participaven altres torrencs i altafullencs. Aquest era el principal accionariat de la *Companyia del Ferrocarril de Tarragona a Barcelona*:

Credit Moviliari Barcelonès: 18.000 accions

José Gil: 500 accions. Màxim accionista individual.

Ignasi Girona: 200 accions

Jaume Badia i Padrines: 100 accions

Esteve Gatell i Roig: 100 accions

Francesc Gatell i Moragas: 10 accions

Antoni Gibert i Cisneros: 10 accions

Josep Gibert i Cisneros: 10 accions

Pere Gibert i Cisneros: 5 accions

Total d'accions venudes en l'acta de constitució: 28.597 accions.

Les accions que falten estaven subscrites per persones absents en el moment de la constitució, però que havien signat la compra davant el notari

²⁷ Els noms en negreta són naturals de Torredembarra.

i aquest també les feia constar a part en aquest document de constitució de la companyia. Entre els accionistes absents hi havia altres torrencs, com **Bernat Saguñolas i Fuster** (10 accions), **Josep Camps i Olivé** (20 accions) i **Victorino de Fontanilles** (4 accions).²⁸

Però ja hem dit que el govern no atorgà la concessió a la societat del *Credit Moviliari Barcelonès* ni, lògicament, l'autorització per començar les obres, tot i les repetides peticions de Magí Grau. Finalment doncs, va triomfar el projecte de la construcció del ferrocarril a Barcelona per Vilafranca i Martorell, projecte que no havia rebut el suport polític ni econòmic dels torrencs.

EL TREN ARRIBA A TORREDEMBARRA

L'empresa concessionària del ferrocarril, la Companyia del ferrocarril Tarragona-Martorell-Barcelona (TMB), el 31 de desembre de 1861 va contractar per construir la línia l'empresari francès Jean de Grimaldi. Aquest es comprometia a acabar les obres abans del 30 de juny de 1864. Va subcontractar empreses constructores per executar les obres i es va encarregar d'efectuar els tràmits legals, l'expropiació dels terrenys ocupats per la via i les estacions. Havia de cobrar per tot plegat 17.250.000 pessetes i 3.500 accions de la companyia ferroviària TMB per valor total de 1.750.000 pessetes. L'empresa de Grimaldi es va comprometre a acabar la línia al 20 de juny del 1864 i a pagar la comissió o prima de dos milions de pessetes a la societat Crèdit Movilari Barcelonès per tal de compensar-la per la cessió de la concessió.

La mitjana que hi treballaren diàriament fou de 2.120 jornalers al 1862 i de 3.523 el 1863.²⁹ A finals del 1863, però, encara faltava acabar el tram de Vilafranca a Martorell per les dificultats del pas pel terme de la Granada.

²⁸ A la Junta de govern, formada per nou membres, hi havia tres representants del *Crédit Mobiliari*. Per assistir a la Junta s'havien de tenir al menys deu accions i la resta es podien associar i delegar el vot. Aquesta Societat anònima va contractar una empresa per construir la línia el 16 de març de 1857. L'empresa era la de José Gil Serra i Francisco Puig Satorras. En aquest contracte, entre altres molts acords, s'establí que l'Estació de Torredembarra seria de 2a classe, com la de Vilanova i Sitges, amb dues sales d'espera: 1a de 1a classe i de 2a juntes i l'altra per als de 3a. També s'establí detalls tècnics de les vies, trens, etc..

²⁹ *Memoria sobre el progreso de las obras públicas en España durante los años 1861, 1862 y 1863*. Imprenta Nacional. Madrid. 1864. Pàgines 170 i 171.



6. Detall del plànol de la construcció de la línia del ferrocarril Tarragona-Martorell als termes dels pobles del Baix Gaià. 1860.³²

L'empresa de Jean de Grimaldi va fer fallida i la concessionària va haver de fer-se càrrec d'acabar les obres i de pagar les indemnitzacions als propietaris de les terres expropiades. Fins el 15 d'abril del 1865 no va poder passar el primer tren comercial per la línia. Les obres de construcció de la línia de Tarragona a Martorell van costar finalment 16.246.780, 1 pessetes.³⁰ Però la companyia també va haver de pagar, a més a més, el 6% d'interessos als accionistes, que va suposar una quantitat de 4.909.384,3 pessetes.

Tot i les ganys i el fervor dels torrencs per l'arribada del ferrocarril, en el moment de començar les expropiacions i les obres al 1862, es plantejaren molts problemes. Foren nombroses les reclamacions i queixes a causa de les expropiacions i els recursos a pèrits imparcials per tal de demostrar la injustícia de les quantitats proposades per l'empresa constructora del ferrocarril. Altres vegades, com al 1863, els propietaris de finques expropiades, que encara no havien cobrat per l'expropiació i ocupació de les seves terres, demanaven que, com a mínim, no els cobressin la contribució d'aquestes.³¹

³⁰ Pascual Domènech, Pere (1999): *Los Caminos de la Era Industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria Catalana (1843-1898)*. Universitat de Barcelona. Monografia de Història Industrial, número 1. Pàgina 244.

³¹ AMTO: Correspondència. Caixa 247.

³² AGA: (04)102-25.

QUANTITATS EXPRESSADES EN RALS¹ REBUDES PELS PROPIETARIS DE TORREDEMBARRA PER LES TERRES EXPROPIADES PER LA CONSTRUCCIÓ DEL FERROCARRIL (1867-1872)²

PROPIETARI	QUANTITAT REBUDA EL 1867	QUANTITAT REBUDA ENTRE EL 1871 I EL 1872	TOTAL
Joan Maria Ferrer	7.446,90 rals	3.036,10 rals	10.483,00 rals
Joan Antoni Casas	5.604,00 rals	3.036,10 rals	8.640,10 rals
Vídua d'Antoni Gibert	2.163,00 rals	3.008,00 rals	5.171,00 rals
Josep Maria Virgili (tres finques afectades)	6.746,50 rals	1.808,50 rals	8.555,00 rals
Joaquim Torrens (2 finques afectades)	31.206,90 rals	45.006,95 rals	76.213,85 rals
Joan Querol (5 finques afectades)	26.982,90 rals	27.840,10 rals	54.823,00 rals
Josep Casals	499,60 rals	1.232,40 rals	1.732,00 rals
Valentí Fuster (4 finques afectades)	4.466,70 rals	19.172,30 rals	2.3639,00 rals
Josep Casasús	65,90 rals	716,50 rals	782,40 rals
Josep Soler Porta (2 finques)	560,30 rals	1.712,70 rals	2.273,00 rals
Vídua de Francesc Freixas	2.008,10 rals	5.244,50 rals	7.252,60 rals
Jaume Hugas	65,90 rals	491,00 rals	556,90 rals
Antoni Virgili	-----	2.787,00 rals	2.787,00 rals

² Quadre elaborat per l'autor

En la construcció del tram de via a Torredembarra hi van intervenir diversos empresaris francesos i empreses subcontractades catalanes. Entre les quals van sorgir diversos problemes. Per exemple, l'estiu de 1862 l'empresa constructora va presentar per mitjà de dos ciutadans francesos una reclamació contra una empresa catalana subcontractada, amb seu a l'Espluga de Francolí, perquè no havia pagat els seus treballadors i s'havia endut eines que eren propietat dels constructors francesos. L'alcalde de Torredembarra envià la reclamació a l'alcalde de l'Espluga de Francolí.³⁵

³³ Recordeu que 4 rals feien una pesseta.³⁴ En les quantitats estudiades hi falten els ingressos rebuts pels interessos dels retards. Encara es produïren altres expropiacions en anys posteriors tant per ampliar l'estació i com per construir la doble via al terme de Torredembarra.³⁵ AMTO. Correspondència. Caixa 247.

La coordinació entre les diverses empreses constructores no sempre va anar del tot bé i es produïren diverses denúncies per part de l'empresa que havia de completar la feina de l'anterior. Per exemple, l'empresa *Calveras, Argila i Cia* de Barcelona,³⁶ encarregada de col·locar les vies es va queixar formalment que l'empresa encarregada de l'esplanació no havia acabat bé la seva feina i el 11 de novembre de 1863 va requerir al notari Francesc Barado de Torredembarra per prendre nota *in situ* i aixecar acta de la impossibilitat de posar la via per sobre del camí de mar d'Altafulla perquè *“se halla en dicho camino un puntón de piedra con las dos pilas sin arco ni cuclillos o maderas para poder continuar la vía, el cual impide su colocación. De todo lo cual el mencionado D. José Calveras me ha requerido formase este auto, siendo presentes por testigos Juan Coca y Carreras, mesonero, y Pablo Girol y Marcé, espartero [...]”*.³⁷

La construcció de la línia va patir diversos endarreriments. Estava previst que es pogués inaugurar durant l'any 1864, però unes esclavissades de terra sobre la via al terme de La Granada van endarrerir força mesos la seva inauguració.

El dissabte dia 21 de gener de 1865 va passar el primer tren per la línia i per l'estació de Torredembarra. Era un tren amb periodistes i personalitats tarragonines convidades. El viatge tenia per finalitat justificar el retard en l'acabament de la construcció de la línia per mitjà de les cròniques dels periodistes sobre els esclavissaments de terres de La Granada, que havien provocat el retard en la inauguració i el nerviosisme del públic en general.

Així explicava el *Diari de Tarragona* al seus lectors aquest viatge:

“Ayer fué el día señalado por la empresa, la cual estendió sus invitaciones á porción de personas que por su autoridad, por su riqueza, y por su posición oficial ejercen la natural y debida [sic] influencia en la opinión pública, comprendiendo en este número á los que toman parte en la prensa como redactores de este Diario y como corresponsales de otros de Barcelona y otros puntos.

³⁶ La Sociedad Calveras Argila i Cia de Barcelona tenia la subcontracta per posar el balastre, les vies i les travesses de la via que li havien concedit els contractistes francesos Jean Caussé Serras i Jean Baptiste Donnat Robert, residents però a Catalunya, que tenien el contracte de la col·locació del balastre i de la via de Tarragona a Vilafranca. Aquests però havien obtingut la contracta d'un altre contractista, el senyor Jean Baptiste Grimaldi.

³⁷ 16-11-1863: n° 60: foli 189: Notari Francesc Barado. ACBP.

Las 8 de la mañana serian y todas aquellas personas, que componían próximamente el número de 60, se hallaban reunidas en la estación provisional de la línea de Martorell en la plaza de la cantera.

A las 8 horas 12 minutos serian cuando partió el tren, empleando 18 minutos para llegar á la estación de Altafulla; de esta á Torredembarra 5 minutos, hasta atravesar el puente de Bará 2 y 2 mas hasta entrar en el túnel del mismo nombre de unos 400 metros desde la estación de Torredembarra a la del Vendrell, 22 minutos. Desde aquí á la estación del Arbós se emplearon 17 minutos; de aquí á los Monjos 12 minutos; de esta a Vilafranca 9 minutos y de ésta al término del pueblo llamado La Granada, 22 minutos.

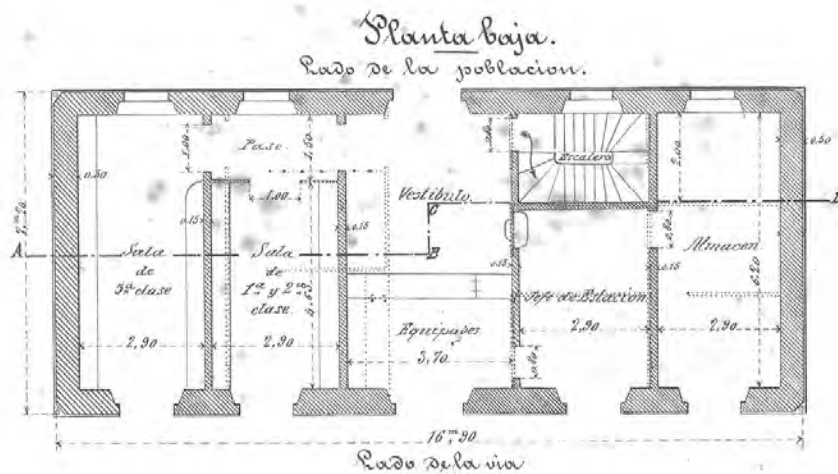
Llegados a este punto se apearan los viajeros separándose de la línea para poder contemplar desde los terrenos superiores, inmediatos á ella, en lo que consistían los derrumbamientos habidos y las obras realizadas por el ingeniero francés Mr Bruere para fortificar las tierras que producen aquellos. Es imponente el espectáculo que presenta el lugar por donde atraviesa la vía aquel terreno, arcilloso todo él y con formaciones esquistosas blandas en grandes fajas inclinadas de O. á E., pasando aquella á una profundidad de muchos metros.

Fácil es concebir el efecto que las aguas y las filtraciones han de producir en aquella clase de tierras y en su estratificación; pero admira y no se puede menos de aplaudir los extraordinarios esfuerzos hechos por la inteligencia y la constancia del trabajo para domeñar los efectos naturales.³⁸

La inauguració de la línia es celebrà oficialment el 12 d'abril a l'estació de Martorell. Però el primer tren comercial no va passar per Torredembarra fins el dia 15 d'abril de 1865. Passaven dos trens en direcció cap a Barcelona, un a les 7 hores i 44 minuts i l'altre a les 18 hores 26 minuts, i dos trens en direcció a Tarragona, un al matí a les 6 i 26 i l'altre a la tarda a les 18 hores i 23 minuts. Trigaven tres hores i vint-i-cinc minuts en fer el recorregut entre Tarragona i Barcelona i vint minuts per arribar de Tarragona a Torredembarra.

Pocs dies després es va haver d'interrompre el servei de trens a Barcelona perquè unes fortes pluges van provocar de nou esllavissades al terme de La Granada. Durant uns dies els trens només circulaven entre les estacions de Tarragona i Vilafranca, i amb una menor freqüència.

³⁸ *Diari de Tarragona*, del 22-1-1865, pàgina 1.



8. Plànol de l'estació de Torredembarra. 1880.⁴⁰

⁴⁰ AHF (Madrid): AHF. *Ampliación de la estación de Torredembarra*. 1880. VA-0197-004-01.

L'edifici de viatgers fou construït el 1864 com un de tercera classe i només tenia acabada la planta baixa en aquell moment. Com totes les estacions de la línia, l'edifici recordava l'estil constructiu anglès del segle XIX, amb parets de maons vistos decorades amb baixants d'aigua de ferro colat visibles a l'exterior. A l'estació hi havia aleshores únicament dos edificis: el de viatgers i un altre destinat a serveis sanitaris, construccions ambdues que encara es conserven.⁴¹ No hi havia ni magatzem de càrrega i descàrrega ni la cantina, que es construí molts anys després, al 1961. Per fer la càrrega i descàrrega dels trens de mercaderies només hi havia una curta via cega al costat est de l'estació.

L'augment constant del moviment de viatgers i de mercaderies va fer que ben aviat la Companyia hagués d'ampliar l'estació afegint un moll de càrrega i un pis a l'antic edifici. El 9 de juliol de 1880 el seu director general va autoritzar la construcció del pis superior de l'estació de Torredembarra en el que s'hi van construir dos habitatges per al personal directiu de l'estació. Aquesta ampliació va causar canvis també en la planta baixa de l'estació ja que es van construir dues sales d'espera, una per als viatgers de primera i de segona classe, l'altra per als de tercera.

⁴¹ Certament en un estat de conservació molt lamentable.

ARXIVS:

- ARCHIVO HISTÓRICO FERROVIARIO (Madrid) (AHF): consultats els expedients de l'estació de Torredembarra i de la Cia. MZA.
- ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN (Alcalá de Henares) (AGA): consultats els expedients de construcció de la línia Tarragona- Martorell.
- ARXIU MUNICIPAL DE TORREDEMBARRA (AMTO): consultats els expedients d'obres públiques relatius al ferrocarril i les actes dels plens municipals del segle XIX.
- ARXIU COMARCAL DEL BAIX PENEDEÈS (Vendrell) (ACBP): protocols notarials de notaris de Torredembarra des del 1861 al 1910.
- ARXIU NOTARIAL DE BARCELONA (ANB). Protocols notarials de diversos notaris relatius als ferrocarril Tarragona-Martorell.
- ARXIU HISTÒRIC DE TARRAGONA (AHT). Protocols notarials de notaris de Torredembarra del 1850 al 1910.

BIBLIOGRAFIA

- Artola, Miguel (1978). *Ferrocarriles en España 1844-1943, Tomo 1: El estado y los ferrocarriles.* Madrid: Servicio de Publicaciones del Banco de España.
- Anes Álvarez, Rafael (1978). *Ferrocarriles en España 1844-1943, Tomo 2: Economía y los ferrocarriles.* Madrid: Servicio de Publicaciones del Banco de España.
- Català Massot, Lluís (2007): *Societat, urbanisme i serveis públics a la Torredembarra del segle XIX.* Centre d'Estudis Sinibald de Mas. Torredembarra. Pàgines 123 a 131.
- Lentisco, David (2005). *Cuando el hierro se hace camino, Historia del Ferrocarril en España.* Madrid: Alianza Editorial.
- García de Cortázar, Fernando (2005). *Atlas Historia de España.* Barcelona: Círculo de Lectores. pp. 555.
- Pascual Domènech, Pere (1999): *Los Caminos de la Era Industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria Catalana (1843-1898).* Universitat de Barcelona. Monografia de Història Industrial, número 1.
- Revista de Obras Públicas*, número 1151 (any 1897) pàgines 413 y ss.
- Sanz Fernando F. y Reder Gustavo (1995): *Historia de la tracción vapor en España*, Tomo 1, Locomotoras de M.Z.A., Autoedición, Madrid.
- Wais, Francisco (1974). *Historia de los Ferrocarriles Españoles.* Madrid: Editorial Española.